



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Terzo valico Un'infrastruttura ferroviaria di interesse europeo

Iolanda Romano, Commissario di Governo per la linea
AV/AC Terzo Valico dei Giovi

L'inizio

- Il primo progetto risale al **1992**, anno dell'affidamento tramite convenzione tra Tav spa e consorzio Cociv;
- nel 2001 il progetto era stato inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche detto legge Obiettivo
- progetto preliminare approvato nel **2003**
- 2006 è approvato il progetto definitivo
- 2011 è sottoscritto da Rfi e Cociv l'atto integrativo alla convenzione del 1992
- 2012 avvio della realizzazione dell'opera
- fine lavori prevista nel 2021

Venticinque anni dopo

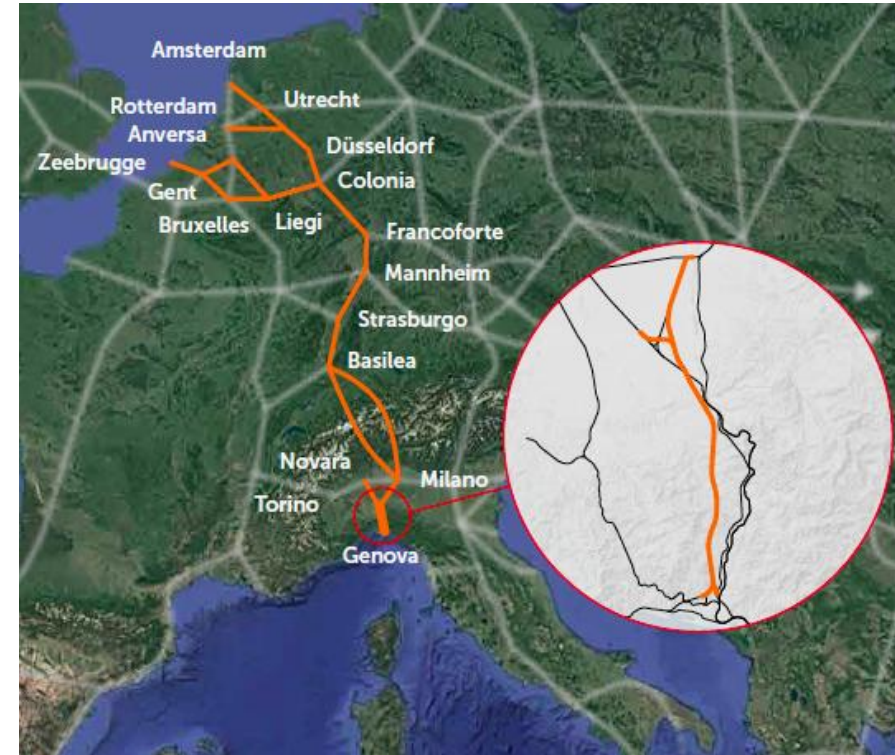
La cura del ferro

Nel 2013 in Italia il **trasporto merci su ferro** ha coperto una quota dell'**11,8 per cento** contro una media europea del **18,2 per cento** (in Svizzera sui valichi addirittura il 62 per cento). Le politiche nazionali puntano ora ad un incremento del trasporto ferroviario e intermodale delle merci (la cura del ferro), con l'obiettivo di aumentarlo del 50 per cento in 5 anni.

Le opportunità

Lo scenario potrà essere influenzato da due elementi: il recente raddoppio del **canale di Suez** e il completamento nel 2021 del progetto **Alptransit**, con i trafori ferroviari del San Gottardo (già ultimato) e del Monte Ceneri (in corso di realizzazione), sul versante alpino.

In questo quadro si aprono delle prospettive per il



Terzo valico, che si candida a connettere il sistema portuale ligure con un'area i più importanti porti del nord Europa

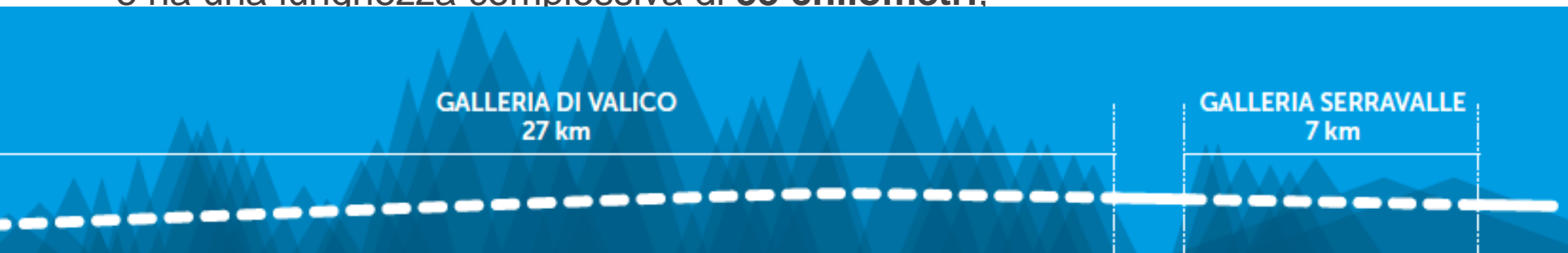


La linea

Il Terzo Valico rappresenta la parte terminale a sud di uno dei nove “corridoi” - della rete europea di trasporto Ten-T: **il corridoio Reno-Alpi**, che prevede il potenziamento dell’asse ferroviario Genova–Basilea-Rotterdam/Anversa per collegare il Mediterraneo con il Mare del Nord. Sull’asse si prevede al 2030 un aumento dell’85 per cento del trasporto merci su ferro.

È una nuova linea ferroviaria per il trasporto di **merci e passeggeri** e sarà una linea ad **alta velocità** e **alta capacità**, cioè che consente un’alta frequenza di treni grazie agli avanzati sistemi di distanziamento e controllo della circolazione.

Il Terzo Valico dei Giovi si sviluppa in direzione sud-nord fra Genova e Tortona e ha una lunghezza complessiva di **53 chilometri**,



Le gallerie

Sull'intero tracciato 37 km sono in galleria e 16 all'aperto, principalmente all'estremità nord, dalla piana di Novi Ligure a Tortona.

La nuova linea attraversa quasi sempre in galleria il territorio delle province di Genova e di Alessandria. Per quanto riguarda le linee ferroviarie esistenti, il Terzo Valico è connesso:

- a **sud** con gli impianti ferroviari dell'area di Genova, con i bacini portuali di Voltri e del Porto storico e con la linea per Savona;
- a **nord**, a Novi Ligure con le linee in direzione di Alessandria, Torino e Novara e a Tortona con le linee in direzione di Milano



Tempi e costi

- Il costo del Terzo Valico è di **6,2 miliardi di euro**, interamente di provenienza statale, affidati a Rfi quale committente dell'opera.
- La realizzazione dell'opera è in 6 lotti costruttivi non funzionali (la fine di un ciascun lotto non corrisponde l'attivazione di parti della linea).
- Attualmente la copertura finanziaria ammonta a circa il **60% del totale** del fabbisogno. Sono stati avviati i lavori relativi ai primi tre lotti costruttivi e il quarto lotto è stato approvato ad agosto 2016.
- La realizzazione è iniziata nell'aprile 2012, nella scadenza del 2021 sono già assorbiti **due anni circa di ritardi**.
- Ad oggi 2016 l'avanzamento complessivo è circa il 15% dell'importo totale.

I cantieri

Attualmente sono in corso i lavori relativi ai primi tre lotti, che comprendono opere relative sia alla linea ferroviaria, sia all'adeguamento della viabilità esistente, quest'ultimo in parte già ultimato.

Lungo il tracciato della linea sono stati inoltre attivati 4 campi base per ospitare parte del personale che lavora sui cantieri.

Attualmente operano sui cantieri circa 2.600 persone che si prevede arrivino a **4.200 nel 2017** con l'avvio del quarto lotto.





Un commissario sui generis

- Nomina il 25 dicembre 2015. A definire i compiti del Commissario è la legge: “attività di coordinamento e di impulso alla realizzazione dell’opera”.
- È stato inserito uno specifico punto, all’articolo 1, in cui si dice che il Commissario agisce in modo *indipendente* nell’accompagnamento alla realizzazione dell’opera e nell’interesse pubblico. Rispetto ai compiti che istituzionalmente sono assegnati si è voluto sottolineare due punti: **l’indipendenza e l’interesse pubblico**. Sono le condizioni per consentire un ruolo di mediatrice.
- Accompagnare la realizzazione dell’opera significa occuparsi di tutti gli aspetti di connessione tra il contesto territoriale e l’opera stessa.



Gli obiettivi

- ridurre l'impatto del cantiere sull'ambiente e sul territorio che attraversa;
- aumentare le opportunità che il progetto può portare alle comunità locali;
- ottimizzare l'opera per renderla più efficiente una volta completata.

Gli elementi fondamentali



INDIPENDENZA

Il commissario conduce il processo in modo indipendente rispetto agli interessi in gioco: proponente (Rfi), general contractor (Cociv), amministrazioni pubbliche e interessi economici e sociali diffusi;



ASCOLTO DEL TERRITORIO

Il commissario intende ascoltare tutte le istanze tecniche e non tecniche e si impegna ad inserire nell'agenda dei lavori tutte le questioni segnalate che sono attinenti alla realizzazione dell'opera;



CONFRONTO STRUTTURATO

Il commissario promuove il confronto con i principali attori, al fine di migliorare l'opera e il suo impatto e, laddove possibile, la ricerca di soluzioni condivise;



PROJECT REVIEW

Il commissario intende svolgere un'analisi del progetto indipendente per verificare gli impatti trasportistici e le trasformazioni del territorio legate all'opera;



TRASPARENZA DELLA COMUNICAZIONE

Il commissario si impegna a restituire pubblicamente il processo attraverso forme di comunicazione che favoriscano la comprensione anche ai non addetti ai lavori, in particolare per quanto riguarda i temi ambientali.



I tavoli di mediazione



L'organizzazione del processo

INDIRIZZI



RICERCA SOLUZIONI



I temi

- **Amianto e schiumogeni:** incremento del monitoraggio ambientale, revisione piani gestionali del cantiere
- **Opportunità per il territorio:** progetto di sviluppo per 60 milioni di euro
- **Opere compensative:** revisione degli accordi sulle viabilità ed altre opere e mediazioni su nuove criticità
- **Criticità dei cantieri:** viabilità, sorgenti idriche, cave e siti di deposito
- **Sicurezza** dei lavoratori e **occupazione** di maestranze locali
- **Project review**, affidata ad un consulente indipendente della Struttura tecnica di missione (ing. Andrea Debernardi)

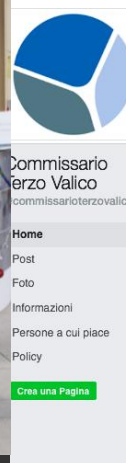
Il progetto di sviluppo

75 interviste di outreach e un Open Space Technology con 300 cittadini e stakeholder sul tema dello sviluppo del territorio legato al Terzo Valico



L'accompagnamento del cantiere

- un operatore infopoint disponibile tutti i giorni a rotazione nei 14 comuni interessati dal cantiere
- una pagina FB per informare sugli aggiornamenti quotidiani delle attività
- un sito web sul processo attuato dal commissario
- i dati in continuo sui monitoraggi ambientali (aerodispersione amianto)





Per saperne di più

online

commissarioterzovalico.mit.gov.it